

Snelweg - Aanpak 1

22 minuten

reistijd van A naar B

0

verkeersdoden per jaar

kies deze aanpak

Snelweg - Aanpak 2

21 minuten

reistijd van A naar B

1

verkeersdoden per jaar

kies deze aanpak



Wat moet de overheid doen?

En wat doet de overheid echt?



POPULYTICS

What would you do?

Spoiler alert

De overheid kiest vaak Aanpak 2: de snelweg met de kortere reistijd die iets onveiliger is

Terwijl de meeste mensen Aanpak 1 kiezen:
de snelweg waarop we ietsje langer rijden,
maar die wel veiliger is.

Een minuutje reistijdwinst weegt namelijk
niet op tegen één verkeersdode.

Waarom kiest de overheid dan voor reistijdwinst
in plaats van verkeersveiligheid?

En wat zegt dit over hoe we met brede welvaart
omgaan in Nederland?

Het waarom

Vraag je het aan inwoners, dan willen ze een overheid die niet alleen stuurt op ‘harde’ economische indicatoren zoals BNP, koopkracht en reistijdwinst

We willen een overheid die óók stuurt op ‘zachte’, moeilijk meetbare waarden. Denk aan veiligheid, preventieve gezondheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid, sociale cohesie, rechtvaardigheid, enzovoorts.

**We willen
brede welvaart**



Het waarom

Overheden willen dit ook, maar lopen bij het sturen op brede welvaart tegen drie problemen aan

- 1 Micro versus macro
- 2 Hoe vergelijk je ‘zachte’ waarden?
- 3 De overheid koopt geen vliegvakanties

We lichten het even toe



Ten eerste, er is veel onderzoek naar indicatoren om de brede welvaart te meten op nationaal niveau

Zo ontwikkelde het Centraal Bureau voor de Statistiek de Monitor Brede Welvaart. Die bestaat uit 41 indicatoren.

Maar de informatie is te generiek (te ‘macro’) voor besluiten over concrete projecten (zoals een snelweg)

Monitor Brede Welvaart

- 1 Bruto binnenlands product
- 2 Overgewicht bij volwassenen
- 3 Ervaren gezondheid
- 4 Nettoarbeidsparticipatie
- 5 Contact met familie, vrienden
- 6 Natuurgebied per inwoner
- 7 Tevredenheid met sociaal leven
- 8 Mediaan besteedbaar inkomen
- 9 Levensverwachting
- 10 Vertrouwen in instituties
- ...

Een tweede probleem is vergelijkbaarheid. Hoe weeg je heel verschillende 'zachte' waarden?

1

Bruto binnenlands product

↗ +2%

=?

9

Levensverwachting

↗ +0,3 jaren

2

Overgewicht bij volwassenen

↘ -1%

=?

6

Natuurgebied per inwoner

↗ +2 hectare per
1.000 inwoners

8

Mediaan besteedbaar inkomen

↗ +75 euro per
huishouden

=?

10

Vertrouwen in instituties

↗ +0,4%

Ten derde: bestaande methodes die de ‘zachte’ waarden van brede welvaart concreet en vergelijkbaar proberen te maken kampen met eigen problemen.

Ze zijn niet *compleet*. Ze kunnen veel ‘zachte’ waarden niet goed inschatten. De waarde van natuur is een bekend voorbeeld.

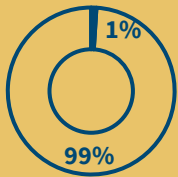
Ze gaan uit van waar een *consument* zijn geld aan uit wil geven. Dat kan iets heel anders zijn dan waar een *burger* zijn geld aan uit wil geven.



Dit leggen we even uit met
een uitstapje naar Californië.

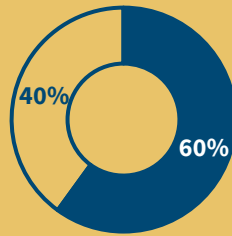


Aandeel legbatterij-eieren in jaarlijkse verkoop



■ Biologisch
□ Legbatterij

Referendum: Bent u voor of tegen een verbod op verkoop legbatterij-eieren?



■ Voor □ Tegen

Een voorbeeld: de California Egg Paradox

In 2008 hield Californië een referendum over een verbod op de verkoop van eieren van legbatterijkippen. Een meerderheid van de inwoners stemde vóór. Dit terwijl 99% van de verkochte eieren op dat moment van legbatterijkippen kwam.

Een paradox? Nee, dat we iets als *consument* doen betekent niet meteen dat we vinden dat de *overheid* dit ook moet doen. Maar het vreemde is...

... dat als het om keuzes over brede welvaart gaat, de overheid vooral kiest wat de consument wil.

Echt? Ja.

We gaan terug naar de nieuwe snelweg van pagina 1.
Een keuze tussen twee aanpakken.

Feitelijk gaat het om kortere reistijd (Aanpak 1) versus meer veiligheid (Aanpak 2). Dat is een keuze over brede welvaart.

Aanpak 1

21 minuten

reistijd van A naar B

0

verkeersdoden per
jaar

Aanpak 2

22 minuten

reistijd van A naar B

1

verkeersdoden per
jaar

Weegt een minuut minder reistijd op tegen één verkeersdode per jaar?

De modellen van de overheid kijken voornamelijk naar consumentengedrag. Als consument hebben we een *heel klein beetje* geld over voor een kortere reistijd van 1 minuut. Het model vermenigvuldigt dat vervolgens met een miljoen trips over die snelweg per jaar. Zo weegt een minuutje reistijdwinst op tegen een verkeersdode. De overheid kiest Aanpak 2.

Is dit logisch as we weten dat inwoners bijna altijd vinden dat de overheid Aanpak 1 moet kiezen?



Is brede welvaart een consumentenkeuze of een overheidsverantwoordelijkheid?

Waar een inwoner zijn eigen geld aan uitgeeft (als consument) hoeft niet hetzelfde te zijn als waar deze inwoner (als burger) vindt dat de overheid in moet investeren.

De overheid koopt geen vliegvakanties en inwoners leggen geen snelwegen aan.

Wij denken dus het tweede. Het gaat om de burger, niet de consument.

En dat bracht ons op een idee dat de drie problemen die overheden beperken bij het sturen op brede welvaart kunnen oplossen...

1

Micro versus macro

2

Hoe vergelijk je 'zachte' waarden?

3

De overheid koopt geen vliegvakanties

Samenvattend

Door deze 3 problemen kan de overheid nog niet vaststellen of een concrete beleidsoptie positief of negatief scoort op brede welvaart

- Moet dat sportpark in wijk A of wijk B?
- Kunnen we beter investeren in trams die vaker rijden of betere toegankelijkheid van perrons?
- Kiezen we voor de snelle snelweg en accepteren we iets minder veiligheid?



Zeiden we ‘nog’ niet?

Innovatieve onderzoeksmethodes laten veelbelovende resultaten zien

We komen steeds dichterbij een manier om zoveel mogelijk ‘zachte’ brede welvaartseffecten mee te kunnen wegen bij concrete besluiten.

Hoe? We laten een voorbeeld zien in drie stappen. (Het wordt iets technischer nu.)

1. De aanpak: Kiezen = weten



2. Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



3. Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



Als we je vragen: hoeveel geld moet de overheid over hebben voor...

- ... het voorkomen van een verkeersdode?
- ... het verminderen van verkeersarmoede?
- ... het verbeteren van de luchtkwaliteit?

Dan vind je dit waarschijnlijk lastig.

Zo'n soort vraag brengt ons niet dichterbij een antwoord op hoeveel waarde de overheid moet hechten aan dit soort brede welvaartindicatoren.

Maar wat als we de vraag op een andere manier stellen?

De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



Wat als we mensen laten kiezen?

Mensen kunnen heel goed keuzes maken tussen twee concrete, vergelijkbare overheidsprojecten.

Zo'n keuze moet je zorgvuldig formuleren. Op de volgende pagina een voorbeeld uit een onderzoek over de betaalbaarheid van de warmtetransitie.

(Deze aanpak is overigens gebaseerd op de Nobelprijswinnende methode *Discreet Keuze Experiment* (DKE)).



Als de overheid moet kiezen tussen twee aanpakken, welke zou u dan kiezen?

	Aanpak 1 Warmtenet	Aanpak 2 Aardgas nu
Hoeveel betalen woningeigenaren eenmalig zelf?	€ 3.900	€ 2.600
Hoeveel gaat een gemiddeld huishouden iedere maand betalen voor energie vergeleken met nu?	€ 5 minder	Zelfde als nu
Wie is de energieleverancier?	Er is 1 energiebedrijf. In handen van de overheid.	Inwoners kiezen zelf een bedrijf dat energie levert.
Hoe prettig is het wonen vergeleken met nu?	Zelfde als nu	Zelfde als nu
Hoeveel CO2-besparing is er per woning voor verwarmen, warm water en koken vergeleken met nu?	75% besparing	Geen besparing
	kies deze aanpak	kies deze aanpak



De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



In dit onderzoek maken mensen een keer of zes à zeven zo'n keuze

De afweging verandert steeds ietsjes. We variëren de kosten en de effecten op brede welvaart.

Deelnemers adviseren hun overheid. Ze kiezen dus als burger, niet als consument.

Met statistisch-econometrische analyse kunnen we vrij nauwkeurig berekenen hoeveel waarde burgers over hebben om brede welvaartseffecten te behalen.

De aanpak: Kiezen = Weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



Werkt dat?

Dit is een nieuwe, innovatieve aanpak. Een veelbelovend resultaat komt uit de regio-Amsterdam. Daar worden elk jaar miljoenen geïnvesteerd in het OV.

Elke projectinvestering is een afweging tussen toegankelijkheid, bereikbaarheid, veiligheid en tientallen andere dingen waar je méér van zou willen.

Maar niet alles kan.

De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door
Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



De Vervoerregio Amsterdam investeert jaarlijks miljoenen

Bij elke investering vraagt de Vervoerregio zich af:
draagt dit bij aan de brede welvaart?

Draagt Project X bij aan de bereikbaarheid van
ziekenhuizen? Durven door Project Y meer mensen
met het OV? En hoe vergelijken we Project X en Y?

We gingen met de Vervoerregio Amsterdam een
experiment aan met als vraag: kunnen we voor een
aantal concrete indicatoren voor brede welvaart
achterhalen hoeveel waarde inwoners eraan hechten?

Als de overheid moet kiezen tussen twee aanpakken, welke zou u dan kiezen?

	Aanpak 1	Aanpak 2
Hoeveel mensen kunnen een ziekenhuis en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	500 mensen meer	1.000 mensen meer
Hoeveel zwaargewonden zijn er in de vervoerregio Amsterdam per jaar?	2 mensen minder	1 mensen minder
Hoeveel ritten maken reizigers met het OV, de fiets, of lopend in plaats van met de auto per dag?	500 ritten meer	1.000 ritten meer
Hoeveel mensen kunnen het openbaar bereiken, begrijpen of gebruiken en daardoor volwaardig meedoen?	0 mensen meer	750 mensen meer
Extra eenmalige belastingverhoging per huishouden.	25 euro meer	50 euro meer
	kies deze aanpak	kies deze aanpak



De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door
Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



Deze pilot leverde concrete getallen op over brede welvaart

We hebben kunnen vaststellen hoeveel waarde mensen hechten aan effecten zoals meer inclusiviteit van het OV voor mensen met een beperking. En betere bereikbaarheid van basisvoorzieningen.

We drukken die waarde uit in euro's die ook wel *kengetallen* worden genoemd. Dat maakt ze vergelijkbaar. Op de volgende pagina de uitkomsten van dit onderzoek.

(En daarna wat die cijfers zeggen.)

Brede-welvaartsindicator

Collectieve betalingsbereidheid

Per inwoner

Kengetal voor Vervoerregio
met 838.000 inwoners

100 mensen extra kunnen binnen 45 minuten hun werk bereiken met het openbaar vervoer, de fiets, de auto of lopend

€ 0,35

€ 292.300

100 mensen extra kunnen belangrijke voorzieningen binnen 15 minuten bereiken met het openbaar vervoer, de fiets, de auto of lopend

€ 2,01

€ 1.684.800

1x minder vaak per jaar zijn alle reizigers minimaal 15 minuten later dan verwacht op hun bestemming

€ 0,69

€ 572.037

1 verkeersdode minder in de vervoerregio Amsterdam per jaar

€ 7,75

€ 6.492.084

1 zwaargewonde minder in de vervoerregio Amsterdam per jaar

€ 0,55

€ 459.575

100 mensen extra durven zelfstandig in het verkeer te fietsen

€ 1,69

€ 1.416.800

1000 ritten extra per dag met het openbaar vervoer, de fiets, of lopend in plaats van met de auto

€ 0,60

€ 463.000

1000 mensen ervaren minder overlast van verkeer in hun omgeving

€ 0,20

€ 173.000

1000 mensen extra kunnen het openbaar vervoer bereiken, begrijpen of gebruiken en daardoor volwaardig meedoen

€ 1,90

€ 1.576.000

De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



Dus wat betekenen die cijfers?

Als voorbeeld kijken we nog eens naar de laatste twee regels uit de tabel op de vorige pagina. Deze gaan over twee belangrijke brede-welvaartsindicatoren: overlast en toegankelijkheid. Hoe weeg je die af?

1000 mensen ervaren minder overlast van verkeer in hun omgeving

=?

1000 mensen extra kunnen het openbaar vervoer bereiken, begrijpen of gebruiken en daardoor volwaardig meedoen

De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door
Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een overheid ermee?



Dit onderzoek toont: bereikbaarheid van voorzieningen weegt zwaar

Inwoners zijn bereid om € 0,35 belastinggeld te betalen zodat 100 mensen makkelijker een baan kunnen bereiken. Maar € 2,01 als 100 mensen betere toegang hebben tot belangrijke voorzieningenl.

100 mensen extra kunnen
binnen 45 minuten hun
werk bereiken

€ 0,35 per inwoner



100 mensen extra kunnen
belangrijke
voorzieningen binnen 15
minuten bereiken

€ 2,01 per inwoner

De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een
overheid ermee?



Wat kan een overheid hiermee?

Overheden kunnen deze kengetallen gebruiken om concrete beleidsopties te vergelijken op brede welvaart. Ze kunnen sturen op ‘zachte’ waarden.

Op de volgende pagina een afweging van twee concrete vervoersprojecten. Vooraf maakt de overheid een inschatting van de effecten per project.

Aanpak 1 creëert het meeste brede welvaart.

Als de overheid moet kiezen, dan moet ze Project X doen

Legenda

300 mensen meer

3,21

← Het vooraf ingeschatte effect van het project

← De bijbehorende brede welvaart waardering

	Project X	Project Y
Hoeveel mensen kunnen een ziekenhuis en een basisschool binnen 15 minuten bereiken?	300 mensen meer 3,21	20 mensen meer 0,21
Hoeveel zwaargewonden zijn er in de vervoerregio Amsterdam per jaar?	10 mensen minder 0,29	5 mensen minder 0,15
Hoeveel ritten maken reizigers met het OV, de fiets, of lopend in plaats van met de auto per dag?	100 ritten meer 0,0029	500 ritten meer 0,015
Hoeveel mensen kunnen het OV bereiken, begrijpen of gebruiken en daardoor volwaardig meedoen?	0 mensen meer 0	400 mensen meer 0,004
Extra eenmalige belastingverhoging per huishouden.	23,90 euro -1,27	9,60 euro -0,51
Brede welvaart waardering	2,25	-0,21

+

De aanpak: Kiezen = weten



Een voorbeeld: Met het OV door Amsterdam



Het vervolg: Wat kan een
overheid ermee?



In een vervolgonderzoek bouwen we verder op deze pilot

Het eerste doel is om kengetallen te achterhalen voor veel meer indicatoren van brede welvaart. We willen kengetallen vaststellen voor alle effecten die overheden willen meenemen in de beoordeling van het effect van hun beleidsopties op brede welvaart.

Het tweede doel is om kengetallen te achterhalen voor verschillende subgroepen. We verwachten bijvoorbeeld dat mensen zonder auto OV-effecten meer waarderen. Nu hebben we inzicht in de ‘gemiddelde Nederlander’.

We ontwikkelen ook een quick scan afwegingskader voor de brede welvaart van concrete beleidsopties.

Meer weten?



Niek Mouter

Wetenschappelijk directeur

niek@populytics.nl
06 23581315



Martijn de Vries

Hoofdonderzoeker

martijn@populytics.nl
06 22611127



POPULYTICS

What would you do?